Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 265 Regels met betrekking tot de veiligheid en het in handel brengen van pleziervaartuigen (Wet pleziervaartuigen 2016)

Nr. 4 VERSLAG

Vastgesteld 5 oktober 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

I. Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Regels met betrekking tot de veiligheid en het in handel brengen van pleziervaartuigen (Wet pleziervaartuigen 2016) (hierna: het

kst-34265-4
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

wetsvoorstel). Zij vinden het goed dat verantwoordelijkheden ten aanzien van verplichtingen over het op de markt brengen van pleziervaartuigen of waterscooters worden verdeeld over meerdere marktdeelnemers en particuliere importeurs. Zij hebben de volgende vragen ten aanzien van het wetsvoorstel.
De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Wet pleziervaartuigen 2016 en de bijbehorende memorie van toelichting. Zij hebben over het wetsvoorstel nog een aantal vragen ter verheldering aan de regering.

De SP-fractie heeft kennisgenomen van het wetsvoorstel en ziet af van een inbreng.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie lezen dat er bij de aansluiting van richtlijn 2013/53/EU[1] op besluit 768/2008/EG[2] geen sprake is van nieuw beleid. Betekent dit dat het beleid uit besluit 768/2008/EG al geldt voor pleziervaartuigen en waterscooters? Zo ja, hoe zijn de ervaringen hiermee?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de grenswaarden voor scheepsmotoren voor stikstofoxiden, koolwaterstoffen en fijnstof zijn geënt op normen van het United States Environmental Protection Agency. Mogen deze leden veronderstellen dat er wereldwijd met deze normen wordt gewerkt? Zo nee, zijn deze normen strenger of minder streng dan elders in de wereld? En als ze strenger zijn, heeft dit dan geen negatief effect op de concurrentiekracht van de Europese pleziervaartuigensector?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat er in de nieuwe richtlijn strengere grenswaarden voor scheepsmotoren voor stikstofoxiden, koolwaterstoffen en fijnstof worden gesteld, en dat de grenswaarden voor CO iets versoepeld worden. Deze versoepeling zou nodig zijn om de sterke daling van de overige luchtverontreinigende stoffen mogelijk te maken en de industrie niet te belasten met buitenproportionele nalevingskosten. Deze leden ontvangen hier graag een nadere toelichting op; in hoeverre is er een samenhang tussen de uitstoot van stikstofoxiden, koolwaterstoffen en fijnstof enerzijds en die van CO anderzijds?

Doelstelling en inhoud van het wetsvoorstel

Reikwijdte

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de reikwijdte van het wetsvoorstel is verduidelijkt. Zo worden amfibische voertuigen expliciet uitgesloten van het wetsvoorstel en wordt helder gemaakt welke kano's en kajaks wel en niet onder het wetsvoorstel vallen. Vielen de amfibische voertuigen wel onder de vorige wet? Waarom wordt daar nu van afgezien? Voorts vragen deze leden of de regering bij benadering kan aangeven hoeveel voertuigen nu wel (of niet) onder het wetsvoorstel vallen die voorheen niet (of wel) onder de wet vielen.

[1] Richtlijn 2013/53/EU van het Europees parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG van het Europees parlement en de Raad (PbEU 2013, L 354)
[2] Besluit 768/2008/EG van het Europees parlement en de Raad van 9 juli 2008, betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad

Normadressaten

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is aangewezen als markttoezichthouder voor dit wetsvoorstel. Was de ILT de enige organisatie die hiervoor in aanmerking kwam? Zo nee, waarom is niet voor de andere organisatie gekozen?

Verplichtingen

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de verplichtingen voor gemachtigden, importeurs en distributeurs nieuw zijn en in hoofdzaak een medeverantwoordelijkheid betreffen voor de uitvoering van verplichtingen die op fabrikanten rusten. Deze leden vragen waarom hier voor gekozen is, en voor welk probleem deze nieuwe verplichtingen een oplossing vormen.

Bestuurlijk-juridisch

De leden van de VVD-fractie lezen dat de nieuwe richtlijn effect heeft op de inhoudelijke werkzaamheden van bedrijven. Zo moeten fabrikanten en importeurs rekening houden met aangescherpte bouwtechnische eisen aan pleziervaartuigen. Dit betekent volgens de memorie van toelichting echter niet per se dat de lasten voor het voldoen aan de verplichtingen veranderen, daar deze werkzaamheden niet noodzakelijkerwijs meer tijd of kosten veroorzaken. Waarop wordt dit laatste gebaseerd?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of deze wijziging nog gevolgen heeft voor de ILT. Zo ja, welke gevolgen betreft het hier in termen van capaciteit en financiën?

Regeldrukeffecten

De leden van de PvdA-fractie lezen dat keuringsinstanties die zijn aangewezen onder richtlijn 94/25/EG[3] opnieuw een verzoek moeten indienen om ook onder richtlijn 2013/53/EU aangewezen te worden. Deze leden vragen de regering waarom dit nodig is. Kunnen deze keuringsinstanties niet automatisch ook worden aangewezen onder de nieuwe richtlijn?

Bedrijven

De leden van de PvdA-fractie lezen dat bedrijven veelal gebruikmaken van een administratiesysteem waarin is vastgelegd van wie zij een product hebben ontvangen en aan wie zij een product hebben geleverd. Heeft de regering bij benadering inzicht in de hoeveelheid bedrijven waar dit voor geldt?

Burgers

De leden van de VVD-fractie constateren dat dit wetsvoorstel ook gaat gelden voor particuliere importeurs. Betekent dit dat iemand die via een Amerikaans online platform zoals Amazon een waterscooter koopt, ook aan deze eisen moet voldoen? Zo ja, hoe worden particuliere importeurs over deze eisen geïnformeerd?

---

[3] Richtlijn 94/25/EG van het Europees parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen

De leden van de PvdA-fractie lezen over de gevolgen voor burgers van de richtlijn. Zij vragen de regering of het waar is dat burgers die een product importeren dat valt onder dit wetsvoorstel, zelf een handleiding van het product moeten vertalen ten behoeve van zichzelf. Geldt dit ook als het product alleen voor eigen gebruik is? In hoeverre wijkt dit af van de bestaande praktijk?

Toezicht en handhaving

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de regeling van de wijze waarop het markttoezicht en de controle op producten die de markt van de Europese Unie binnenkomen nieuw in het wetsvoorstel is opgenomen. Leidt dit tot praktische veranderingen? Ofwel: verandert de organisatie van het toezicht met het wetsvoorstel ten opzichte van de bestaande praktijk?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de ILT gaat werken met bestuurlijke boetes bij de handhaving van het wetsvoorstel. In hoeverre kan de ILT-capaciteit die nodig is voor het in dit wetsvoorstel geregelde toezicht betaald worden uit de inkomsten van deze boetes?

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen of de richtlijn ook gevolgen heeft voor de huidige eigenaren van pleziervaartuigen.

II. Artikelsgewijs

Artikel 6

De leden van de VVD-fractie lezen dat verplichtingen voor marktdeelnemers door middel van een «dynamische verwijzing» naar hoofdstuk II van de richtlijn 2013/53/EU in dit wetsvoorstel worden vastgesteld. Reden daarvoor is dat er nog wijzigingen in dit hoofdstuk zullen plaatsvinden. Een dynamische verwijzing dient daarmee een praktisch belang. Hoe vindt een dergelijke wijziging plaats? En klopt de constatering van deze leden dat de Kamer in dit geval geen mogelijkheid heeft om zich over deze wijzigingen uit te spreken? Zo ja, is naast het praktische belang het belang van inspraak door de volksvertegenwoordiging meegenomen? Zo nee, hoe vindt inspraak van de Kamer dan plaats?

Artikel 7 en 8

De leden van de VVD-fractie constateren dat de ILT de aanmeldende autoriteit bij de Europese Commissie wordt. De Raad voor Accreditatie (RvA) wordt de instantie die keuringsinstanties beoordeelt en accrediteert. Waarom is er niet voor gekozen om de RvA verantwoordelijk te maken voor het hele traject rondom keuringsinstanties en om de RvA dus ook de taak van aanmeldende autoriteit bij de Europese Commissie te geven? Wat zouden hier de voor- dan wel nadelen van zijn?

De leden van de VVD-fractie lezen dat een aangemelde keuringsinstantie een instantie is die de status van bestuursorgaan heeft en besluiten neemt in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Welke positie/status heeft deze aangemelde keuringsinstantie als gevolg hiervan vis-à-vis de rijksoverheid? Welke verplichtingen/rechten brengt dit met zich mee voor de rijksoverheid?

Artikel 10

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering het, net als zijzelf, vanzelfsprekend acht dat een keuringsinstantie de keuringen en daarmee samenhangende procedures met zo weinig mogelijk lasten voor een bedrijf uitvoert. Als een bedrijf onverhoopt toch te maken zou hebben met buitensporige lasten, waar zou dat bedrijf dan zijn beklag kunnen doen?

Artikel 13

De leden van de VVD-fractie lezen dat de ILT de toezichthoudende instantie is. Het tweede lid van dit artikel geeft de Minister de bevoegdheid om ook ambtenaren van andere inspectiediensten aan te wijzen als toezichthouder in het kader van dit wetsvoorstel. Kan dit ertoe leiden dat een bedrijf meerdere inspectiediensten over de vloer krijgt? Zo ja, hoe komt dit overeen met de stelling dat de lasten worden teruggedrongen? Zo nee, wat moeten de leden van de VVD-fractie zich hier dan bij voorstellen? Hoe ziet dit er in de praktijk uit? Kan de regering een voorbeeld geven van een situatie waarin het voor zou komen dat meerdere inspectiediensten worden aangewezen?

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman